Nr. 19. Kraków dnia 7 Maja 1871 r. Rok II.

PRZEWODNIK EKONOMICZNY

Wychodzi raz na tydzień w Niedzielę. Prenumerata wynosi z przesyłką pocztową rocznie 6 Złr. w. a. półrocznie 3 Złr. w. a. Numer pojedynczy kosztuje 15 centów. BIURO REDAKCYI i ADMINISTRACYI Ulica Grodzka Nr. 104 2 piętro. Listów niefrankowanych nie przyjmuje się.

Pismo poświęcone sprawom

rolnictwa, przemysłu, handlu i ubezpieczeń.

Przedpłatę i ogłoszenia (inseraty) przyjmują: Biuro Redakcyi, księgarnia Józefa Czecha w Krakowie i Bank galicyjski dla Handlu i Przemysłu. Od ogłoszeń (inseratów) płaci się po 5 centów od wiersza drobnego (petit) oprócz 30 cent. opłaty stemplowéj. REKLAMACYE nieopieczętowane wolne od opłaty pocztowéj. Manuskryptów nie zwraca się.

Wydawane staraniem Towarzystwa Gospodarczo-rolniczego Krakowskiego, Banku Galicyjskiego dla Handlu i Przemysłu i Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń Krakowskiego.

Treść: Ankieta kolei żelaznych w Austryi. II. Kiełki słodowe. Rozmaite wiadomości. Doniesienia rolnicze, handlowe i przemysłowe. Tabelka kursowa.

Ankieta kolei żelaznych w Austryi.

II.

Pytanie dziewiąte. Czyby nie było dobrze, aby przesyłającym towary dozwolono było przewozić je w własnych wagonach za wynagrodzeniem obliczać się mającém od każdéj mili przebieżonéj drogi?

Towarzystwo kolei reńskiéj dozwoliło ostatniemi czasy zakładowi do budowy wagonów Herbrandta w Kolonii używania własnością zakładu będących wagonów towarowych do transportu. Towarzystwo uczyniło to dla braku wagonów. Jakkolwiek wymienione towarzystwo zrobiło tę koncessyę, znaglone okolicznościami — ztąd jednak można wnioskować, że rzecz ta w praktyce nie napotkałaby wielkich trudności i faktycznie nawet istnieje oddawna, bo używanie wzajemne wagonów przez zarządy kolei żelaznych nie jest niczém inném z tą jedynie różnicą, że tam istniałby stosunek zarządu z osobą prywatną, tu zaś zarządy z sobą mają do czynienia. Zdaje się, że gdyby ten rodzaj transportowania towarów zaprowadzony został, handel korzystałby z niego chętnie i w rozciągłości do tego stopnia nawet, że wypadałoby ustanowić pewne ograniczenia w tym względzie, aby znowu tabor zarządów nie próżnował. Najstosowniejszém zdaje się byłoby postanowienie, że prywatnym służy prawo użycia własnych wagonów w tym wypadku jedynie, gdy zarząd kolei żelaznych nie jest w stanie ich dostarczyć.

Na pytanie więc dziewiąte odpowiadamy: Że ponieważ koleje żelazne obowiązane są do transportu wszelkiego rodzaju, winny więc przyjmować wagony obce za wynagrodzeniem, ale w tym wypadku jedynie, jeżeli im własnych braknie, i że byłoby niesłusznie zmuszać zarządy do przyjmowania obcych wagonów wtedy, gdy posiadają własne, w których transportu podjąć się są w stanie.

Pytanie dziesiąte. Czy zarządy kolei są uprawnione do refakcyj, tj. do obniżania frachtu od pewnego rodzaju przesyłek według warunków nieznanych publiczności i zawisłych od ich widzimisię? W jakiéj rozciągłości praktykuje się rzecz ta na kolejach w Austryi i jakie są jéj skutki?

Rząd właściwie nie ma prawa występowania przeciw systemowi refakcyj, obowiązkiem jego jest jednak ograniczać wszelkie szkodliwe nadużycia popełnione w urządzeniach taryf, gdzie tylko znajdzie sposobność ku temu. Dlatego bardzo zbawiennemi byłyby: pilne rewizye rachunków zarządów; dochodzenie powodów, dla których refakcye udzielane zostają; ogłaszanie publiczne tych powodów, bo toby niezawodnie wpłynęło na ograniczenie tego rodzaju refakcyj, które są niesprawiedliwością względem reszty oddawców towarów, nie używających tego rodzaju dobrodziejstw. Jest rzeczą wiadomą, że nic tak nie wpływa w stosunkach handlowych na nierówne szanse ryzyka, jak różnica cen frachtu spowodowana przez refakcye potajemnie udzielane. Kilku spedytorów wiedeńskich tuczy się niemi, a na to damy tu tylko jeden przykład, oto, że zły stan handlu zbożowego w Wiedniu niczemu innemu, jak tylko tym właśnie refakcyom przypisać należy. Objaśnimy tę rzecz bliżéj. W Wiedniu, jak nam dokładnie wiadomo, udało się pewnym spedytorom od zarządów kolei uzyskać dla swych transportów taryfy, których wysokość nikomu nie jest znaną. W ten sposób mogą oni obliczać koszta transportu niżéj jak inni. Kto z kupców z niemi stoi w stosunkach nie może towarów adresować do miejsca właściwego ich przeznaczenia, ale tylko do Wiednia. Tu oni odbierają frachtkarty, każą sobie nowe wystawiać brzmiące na miejsce przeznaczenia towarów, na których frachcie zarabiają refakcyę. Ten rodzaj zmiany frachtbryfów nie jest żadną użyteczną czynnością dla handlu, bo przynosi tylko zwłokę w transporcie. Zarządy kolei mające siedzibę w Wiedniu nie byłyby w stanie zaprzeczyć, że każdy wagon towarowy, który pod adresem tych pośredników przybywa do Wiednia najmniéj trzy dni bawi tu dłużéj, jak gdyby jego frachtbryf opiewał był bezpośrednio na miejsce przeznaczenia, a to z powodu, że na towary te muszą być świeże frachtbryfy wystawione, a one (towary) na osi z jednego dworca na drugi przewiezione. Gdyby towary przeznaczone na handel tranzytowy nie doznawały przez spedytorów tego zatrzymywania, handel nasz zbożowy z zagranicą byłby o wiele milionów centnarów znaczniejszym, chociażby ani jednego więcéj wozu pod zboże nie użyto. Zarządy kolei mogłyby temu łatwo zaradzić, ale że tego nie czynią, że spedytorom pewnym sprzyjają, więc wina i na nich wspólnie cięży.

Na pytanie więc dziesiąte odpowiadamy: W dzisiejszych stosunkach rządu z kolejami żelaznemi niepodobna wobec koncesyj, jakie one posiadają, pomyśjeć o usunięciu refakcyj; niech jednak rząd stara się za pomocą środków administracyjnych usunąć przynajmniéj nadużycia najgłówniejsze w tym kierunku w nowych koncesyach na budowę kolei żelaznych udzielić się mających; niech pewne zastrzenia poczyni, które ogół handlujących od stronniczych dobrodziejstw ochronić będą w stanie.

Pytanie jedenaste. Jakich środków wypadałoby użyć, aby usunąć trudność w obliczaniu taryf, które mimo spodziewanego uproszczenia specyalnych taryf zawsze pozostanie dość skomplikowaném?

Trudność w obliczaniu obowiązujących obecnie taryf na kolejach żelaznych, nie tyle pochodzi od rozmaitości ich (bo prawie każda kolej ma własną taryfę), jak z trudności wyszukania ich i zestawienia ze sobą według oryginalnych ogłoszeń zarządów. Trudność ta jest tak wielką, że główne nasze koleje zaledwie każda paru urzędników posiada, którzy są w stanie dokonać z całą akuratnością obliczenia taryf. Gdybyśmy nie posiadali osobnych taryf dla handlu bezpośredniego, obliczonych już na dłuższe przestrzenie drogi, frankowanie towarów przesyłanych w miejsca odleglejsze byłoby niepodobieństwem. W handlu naszym wewnętrznym niedogodność ta tém bardziéj jeszcze jest dokuczliwą, bo my dotąd bardzo mało posiadamy tak zwanych bezpośrednich taryf. Zasada federalizmu zastosowana do taryf na kolejach żelaznych, wielkie niedogodności i szkody sprowadza, i nicby nie było w stanie tak zbawiennie wpłynąć na pożyteczność naszych kolei, jak scentralizowanie ich zarządów.

Aby oddawcom towarów ułatwić oryentowanie się w taryfach, winny zarządy kolei w porozumieniu wzajemném ustanowić taryfy obowiązujące je wszystkie; podawać je do wiadomości publicznéj; zaprowadzić taryfy bezpośrednie; co wszystko razem uwolniłoby oddawców towarów od mozolnego wyszukiwania należytości frachtowéj w mnogich księgach, a które ostatnie bardzo rzadko są w stanie poinformować należycie. Publiczność, według naszego zdania, w ten jedyny sposób mogłaby w tym kierunku zostać zaspokojoną, ażeby wszystkie zarządy kolei naszych utworzywszy jedne centralne zastępstwo, przez to zastępstwo ogłaszały od czasu do czasu obowiązujące taryfy, a to w ten sposób, aby każdy z tego rodzaju wykazów łatwo mógł sobie sam obliczyć taryfy przypadające od towarów z każdéj stacyi kolei austryackich do każdéj innéj stacyi. Trzeba równie, aby w taryfach każdéj stacyi wynaleźć można łatwo taryfy specyalne dla pewnych artykułów. Wykonanie techniczne wykazów tego rodzaju nie jest zresztą tak trudne, jak się na pierwszy rzut oka zdaje, bo wprawdzie przyjdzie wydrukować książki sporéj objętości — niech jednak koleje żelazne zrobią pewną ofiarę, a cena niska zapewni im znaczny odbyt tych wykazów.

Pytanie dwunaste. Czy miasto Wiedeń, jako ognisko handlu i przemysłu monarchii, a zarazem miasto najznaczniejszéj konsumcyi ma niejakie prawo do uwzględnienia w taryfach? Czy inne główne punkta monarchii mają równie prawo do tego?

Każdy, kto pilnie odczytał wywody nasze, odgadnie łatwo odpowiedź. My wychodzimy z zasady, że taryfa winna być wyrazem usługi oddanéj. Jeżeli się więc okaże, że pewny rodzaj towarów mających być dostawionemi do Wiednia, lub do innego z większych ognisk handlowych, dla osobliwszéj swéj własności mniejszych kosztów transportowych wymaga — taryfa dla tych miejscowości obniżona być powinna. Innego powodu do obniżenia taryf na korzyść Wiednia, lub innych większych miejscowości handlowych nie uznajemy za słuszny. W rzeczywistości dzieje się inaczéj i wielkie miasta z tego już powodu w przyszłości cieszyć się będą ulgami w tym względzie, bo zarządy zostają zwykle pod wpływem znakomitszych mieszkańców i stowarzyszeń tych miast, a to tém więcéj jeszcze, gdy w składzie zarządu kolei znajdują się osobistości będące zarazem członkami towarzystw, którym na obniżeniu taryfy zależy. Rzecz ta oddziaływa niekorzystnie na interesa ogółu i może się nawet stać powodem nienaturalnego zwiększenia ludności miast, a ztąd zrodzić rozmaite objawy tak zwanéj kwestyi socyalnéj. Przeprowadzenie taryf według racyonalnéj zasady zalecanéj przez nas (nagroda odpowiadać winna usłudze oddanéj), zadowolnić powinna najzupełniéj większe punkta handlowe, a interesa ogółu nie zostaną wtedy narażone na ukrzywdzenie. Oświadczamy się więc najkategoryczniéj przeciw wszelkiemu uwzględnieniu miast w tym kierunku.

Pytanie trzynaste. Jakie są skargi i życzenia względem pobierania opłat ubocznych przez zarządy kolei i które z nich są słuszne?

Zaszlibyśmy za daleko, gdybyśmy wszystkie istniejące opłaty uboczne chcieli krytycznie rozbierać. Ograniczamy się więc do oświadczenia, że wszelkiego rodzaju opłaty uboczne winny być jedynie słusznem wynagrodzeniem wyświadczonych usług, i naturalnie ustać powinny tam, gdzie usługa nie bywa oddaną.

Pytanie czternaste. Jakie reformy w kwestyi taryf byłyby jeszcze do życzenia?

Wszyscy będący jednego z nami zdania, tj., że system taryf kolei żelaznych w Austryi nie opiera się na racyonalnéj podstawie wymaganéj przez umiejętność i doświadczenie, ale wyrobił się zwyczajowo i pędzi sobie żywot spokojny niczém nieusprawiedliwiony — nie wątpią, że obowiązujący dziś system zasługuje najzupełniéj na naganę i potępienie, i że wiele, wiele jeszcze mielibyśmy oprócz tego do życzenia, cośmy już wnieśli w odpowiedziach na pytania. My (otwarcie mówiąc) jesteśmy tego zdania, że nic a nic z dzisiejszego systemu taryf ostaćby się nie powinno, jeżeli nie braknie chęci zastąpienia staréj, spróchniałéj budowy nową odpowiadającą potrzebom. Życzylibyśmy nawet sobie, aby zaniechać użycia i téj nawet części rumowiska, które w najgorszym razie użyćby się jeszcze dało.

* * *

Artykuł, zawierający odpowiedzi na czternaście pytań odnoszących się do taryf kolei żelaznych, kończy *Oesterreichischer Oeconomist* słowy następującemi, a które w całéj rozciągłości umieszczamy. „Uważamy za obowiązek nasz upomnieć wszystkie osoby i korporacye, biorące udział w ankiecie kolei żelaznéj, aby chciały się przejąć przekonaniem, że tu trzeba raz przyłożyć rękę do usunięcia złego, a nie bronić złego, które istnieje; że trzeba koniecznie ponieść ofiarę; że niepodobna jednym zwalać ciężar na barki drugich, a samemu nic nie chcieć dźwigać. Światu kupieckiemu Wiednia przypominamy, że on dotychczas umiał tylko narzekać, skarżyć się i robić żądania, sam zaś do żadnych czynów nie poczuwał się. Bardzo to łatwo zwalać wszelkie zatamowania handlu na zarządy kolei żelaznych, zapominając, że obowiązkiem kupiectwa jest im zapobiegać. Postępowanie tego rodzaju nie kosztuje wiele. Gdzie ma Wiedeń, pytamy, te składy, w którychby towary nagro-

madzać można, gdzie są jego urządzenia do ułatwienia ruchu między kolejami i handlem?

Brak tych zakładów (a o tém kupiectwo nic dotąd wiedzieć nie chciało) podnosi koszta, które koleje żelazne ponoszą, a w następstwie pośredniém podnosi taryfy. Kupiectwo Wiednia, a nikt inny, winno nieregularnościom handlu w Wiedniu, bo ono odsuwa od siebie wszelki udział w usunięciu ich przyczyn, wszelką winę zwala na drugich, a samo do żadnych ofiar nie poczuwa się. Jest to niestety dziś zwyczajném w Austryi, że naprawy złego oczekuje się ciągle od drugich. Raz ma być winien rząd, drugi raz ten i ów, a nigdy my. My radzibyśmy zawsze w domu siedzieć cicho, bo nam tak bardzo wygodnie.

Pełnomocników kolei żelaznych wzywamy, aby nie tylko swój własny, ale i interes ogółu chciały mieć na oku. Radzimy, aby koleje żelazne postępowały zgodnie, aby w tym celu utworzyły związek pomiędzy sobą, któryby reprezentował ich interesa i wziął na siebie pełnienie pewnych funkcyj, które dziś spełnione przez każdy z zarządów osobno, zużywa wiele sił i kosztuje niemało. Do tych funkcyj zaliczamy: publikacyę taryf i porządku jazdy; reklamacye; obliczenia wzajemne między sobą; sprawy ubezpieczeń, pensyj i funduszów dla chorych. Tego rodzaju związek wydałby niezawodnie pomyślne rezultaty tak dla zarządów, jak dla ogółu.

Aby koleje żelazne były w stanie działać zbiorowo pożytecznie, trzeba aby połączyły najważniejsze gałęzie administracyi w jedno ciało, bo taki tylko rodzaj skupienia się jest w stanie umożliwić skutki pomyślne.

A teraz jeszcze słów parę zwracamy do rządu naszego, bo i rząd ma obowiązek popierać zdrowy rozwój kolei żelaznych wpływem swym, rząd powinien użyć służącego mu prawa, gdzie mu tylko służy, ale zarazem winien on unikać pogwałcenia praw drugich i postępować jedynie drogą dobrowolnych układów. Koncesye udzielone zostały kolejom żelaznym na podstawach prawa państwowego, wszelkie więc zmiany tylko z przyzwoleniem koncessyonaryuszów nastąpić mogą, a jeżeli państwo ich żąda, musi coś dać w zamian. W wielu wypadkach okoliczność powyższa hamuje wszelki postęp, ale inaczéj być nie może. Niechże rząd z drugiéj strony tam, gdzie ma prawo, umie go użyć, a niezawodnie ma on prawo do uregulowania klasyfikacyi taryf. Jeżeli rząd reguluje wszelkie miary i wagi, nie może więc być żadnego wyjątku od téj reguły, a koleje żelazne nie mają nawet prawa żądać go, bo koncesye nic w tém nie rezerwowały dla nich.

Oby słuszne żądania znalazły słuszne uwzględnienie. Wtedy praca nie będzie podjętą daremnie."

Kiełki słodowe.

W nr. 16 pisma naszego podnieśliśmy ważność kiełków słodowych, jako odpadków przy wyrobie piwa; dziś wracamy do tego przedmiotu i pomówimy o nim obszerniéj.

Jak wiadomo, niektóre zakłady przemysłowe dostarczają gospodarstwu wiejskiemu obfitych źródeł zasilania gruntu; zastanawiając się nad temi odpadkami, widzimy, iż jedne z nich dadzą się użyć bezpośrednio jako nawóz, inne zaś zamieniają się w części rolę użyźniające dopiéro po poprzedniém przeprowadzeniu ich przez organizm zwierzęcy. Do takich odpadków, bardzo korzystnych dla gospodarstwa zaliczamy kiełki słodowe.

Rolnikom szło jednak głównie o przekonanie się, czy korzystniéj będzie pola nawozić wprost kiełkami słodowemi, czy téż skarmiać je bydłem, a potém pośrednio przetrawione, jako gnój wywozić na pola. Rozbiór chemiczny kiełków słodowych przemawiał za tym ostatnim sposobem ich spożytkowania. Według poszukiwań badaczy okazuje się, iż 100 części kiełków zawierają około 11% wody, a resztę istoty suchéj. W materyi suchéj znajduje się 38·5 części pożywnych niezawierających azotu (w ilości téj zawiera się 3·5 tłuszczu), daléj 24·5 części pożywnych zawierających azot — 19·6 włókna drzewnego i 6·6 części mineralnych, czyli popiołów. Rozbiór popiołu tego wykazał nadto znaczną ilość kwasu fosforowego. W 100 bowiem częściach zawiera:

Potasu	22·53.
Sody	3·44.
Wapna	4·33.
Magnezyi	3·73.
Niedokwasu żelazowego	1·72.
Kwasu fosforowego	29·27.
„ siarkowego	2·48.
„ krzemowego	23·43.
„ węglowego	0·01.
Chloru	6·82.
Glinki	1·06.
Razem	99·72.

Grouven w wykładzie swym chemii rolniczéj liczy kiełki słodowe do karm bardzo pożywnych, z powodu zawartéj w nich znacznéj ilości proteiny, ale ubolewa zarazem, iż bydło nie chce ich jeść dla gorzkiego posmaku, radzi więc dodawać do nich nieco makuchów, albo sporo buraków, co ma znacznie smak poprawiać.

Nie poprzestając na zdaniach teoretyków, przypatrzmy się doświadczeniom praktycznych gospodarzy.

Już przed kilku laty, niejaki Struckman w Wartbergu robił doświadczenia z kiełkami słodowemi, zadając je świniom. Na ten cel wybrał on cztery par świń czteromiesięcznych i przed rozpoczęciem żywienia kiełkami słodowemi dawał każdéj przez 4 tygodnie po 8 funtów ziemniaków, 1 funcie bobu szrutowanego, 0·2 funta plew jęczmiennych i po 4 funty mleka kwaśnego dziennie. Następnie 15-tygodniowy czas karmienia podzielił na 3 peryody i zadawał każdéj świni zamiast bobu szrótowanego kiełków słodowych:

W 1szym peryodzie	1·3 funta.
W 2gim peryodzie	2·0 „
W 3cim peryodzie	2·5 „

Okazało się, że kiełki są wyborną karmą, albowiem tuczyły świnie tak dobrze jak bób.

Do karmienia koni używają kiełków od lat 10ciu w dobrach hr. Ehrbacha; gdzie obok owsa i siana konie folwarczne otrzymują ich dziennie około 40% w stosunku do całéj ilości owsa, tak, iż obok 8 funtów ostatniego, koń otrzymuje 4—5 funtów kiełków słodowych dziennie. Kiełki szrutowano grubo wraz owsem, a konie chętnie je jadły, dobrze trawiły i okazywały więcéj energii i wytrwałości, aniżeli gdy im nie dodawano do owsa kiełków.

Weidenhamer, jeden z gospodarzy niemieckich, dawał krowom dojnym kiełki słodowe. Obora jego składała się z 21 krów. Podczas lata oprócz trawy (2.000 funtów) dawał im dziennie otrąb pszenicznych 200 funtów, makuchów lnianych 30 funtów, siana 100 funtów, plew i słomy 100 funtów i tyleż kiełków słodowych, tak, iż na każdy centnar żywéj wagi przypadło około 0·41 funta kiełków słodowych. W zimie wszystkie krowy otrzymywały dziennie 20 centnarów buraków, 1 cen-

tnar otrąb pszennych, 40 funtów makuchów lnianych, 2 1/4 centnara potrawu, 2 centnary słomy i 150 funtów kiełków słodowych, których wypadało 0·615 funtów na centnar żywéj wagi bydlęcia. Kiełki pomięszane z otrębami i makuchami, albo na 12 godzin przed zadaniem zaparzał wrzącą wodą, lub przez dobę moczył w zimnéj wodzie, co jednak nie było tak odpowiedniém, jak parzenie ukropem, gdyż kiełki nie łatwo rozmiękają w wodzie zimnéj.

Krowy pożywające kiełki nie tylko więcéj dawały mleka, ale i zyskiwały na mięsie; mleko wprawdzie było rzadszém, lecz wiadomo, że przy powiększonym udoju mleko zwykle zawiera mniéj twarogu i tłuszczu.

Zadawał on także i trzodzie chlewnéj kiełki rozmiękczone w wodzie, same przez się, albo też pomięszane z mlekiem kwaśném. Świnie jadły je chętnie i tuczyły się po nich dobrze; tym zaś, które nie chciały jeść samych kiełków słodowych, mięszał je z mąką jęczmienną lub owsianą.

W sprawozdaniu swém, Weidenhamer nie radzi dawać kiełków prosiętom, aż do 4—5 miesięcy życia, gdyż dostają sparaliżowania gośćcowego i krzywizny nóg, nadmienia jednak, że i karmienie młótem nabawia ich takichże samych chorób.

Kiełki nadają się także do karmienia drobiu; w zimie należy dawać kurom dwa razy dziennie 1 część kiełków, a 4—5 części otrąb pszennych, zaparzonych wodą; kaczki można także karmić podobną mięszaniną, nie służy im jednak tak dobrze jak pierwszym.

Według Lehmana kiełki słodowe wybornie nadają się do karmienia cieląt; pożywność ich okazała się prawie równa pożywności mleka. Cielęta siedmiotygodniowe żywione przez następnych 10 tygodni kiełkami rozwijały się równie szybko jak podczas pierwszych siedmiu tygodni, gdy tylko dostawały mleko. Wyprodukowanie zaś centnara mięsa kosztowało o połowę mniéj. Trzy do czterech funtów kiełków słodowych, jakie cielęta w ostatnich dwóch tygodniach otrzymywały, zawierają według Lehmana tyle ciał proteinowych i kwasu fosforowego, ile 20 funtów mleka, czyli że funt kiełków równie jest pożywnym jak 5 funtów mleka.

Lehman przyznaje wielkie zalety kiełkom słodowym, twierdząc, iż delikatnością przewyższają młodą trawę; z tego powodu dostają się zaraz do pierwszego żołądka; kształt ich i gorycz działają pobudzająco na żołądek, nie obciążając go wcale. Zwierzęta odżuwają pilnie, mają dobry apetyt i z łatwością przechodzą do siana i suchéj karmy. Zasób kwasu fosforowego w kiełkach przyczynia się wielce do wykształcenia kości, a szybki wzrost cieląt dostatecznie o tém świadczy. Nadto utrzymuje rzeczony gospodarz, iż karmienie kiełkami słodowemi, przyspieszając wzrost cieląt, bynajmniéj nie wywiera szkodliwego wpływu na ich dalszy rozwój, gdy się zamierza przeznaczyć je na hodowanie; kości i muszkuły wykształcają się doskonale, nie nabierają zbyt wiele tłuszczu a rzeźkością ruchów okazują, że zdrowie służy im wybornie.

Lehman dając kiełki słodowe krowom dojnym, zarazem dochodził jaki też one wywierają wpływ na dobroć masła, w porównaniu z masłem otrzymywanym z mleka krów karmionych makuchami rzepakowemi. Doświadczenia te okazały, iż dając obok słomy na 10 centnarów wagi żywego zwierzęcia 8 funtów kiełków słodowych, odpowiednio dawanym 3 funtom makuchów lub 4 1/2 mąki rzepakowéj — od kiełków zmniejszała się ilość mleka, od makuchów zwiększała; lecz masło w pierwszym razie było twarde, smaczne i trwałe, w drugim miękkie, maziste i smaku szczypiącego.

Użycie na karmę kiełków lub makuchów zależy od tego co wypada taniéj. Gdy ceny obu karm są równe, to w razie jeżeli ma się z mleka wyrabiać masło korzystniéj dawać pierwsze, jeżeli zaś sprzedaje się mleko słodkie, lepiéj dawać makuchy, bo po nich krowy dają więcéj mleka.

Zöppritz w Ganterhofie zadaje także od 8 lat kiełki słodowe wszystkim gatunkom zwierząt domowych, z wyjątkiem prosiąt, którym nie służą, i nie może się odchwalić téj karmy. Wszystko co o jéj przymiotach powiedziano wyżéj, Zöppritz potwierdza, a na dowód zwiększającego się coraz użycia kiełków, przytacza, iż cena ich dzisiaj podwoiła się i za centnar płaci się 2 złr. 20 kr.; dopóki jednak, dodaje, za tę cenę będzie można je nabywać, zawsze wypadną taniéj od makuchów i karmy zbożowéj. Koniom daje on kiełków słodowych trzecią część zwykłéj ilości owsa, przy czém utrzymują się doskonale w czasie najcięższych robót; krowom około 3 funty dziennie na sztukę, świniom zaś można je zadawać w ilości wynoszącéj trzecią część całéj karmy dawanéj.

Nadają się one także do tuczenia wołów, jako karma przydatkowa, ale trzeba je wprzódy moczyć przez 12—18 godzin. Owcom, osobliwie maciorkom i skopom przeznaczonym na utuczenie, kiełki słodowe bardzo służą. Maciorkom daje się zwilżone dla omasty innéj karmy np. słomy a nawet kartofli, lecz na krótki czas przed okoceniem, jako też i podczas karmienia jagniąt, nie należy karmić kiełkami słodowemi, bo obfitość proteiny wywiera szkodliwy wpływ na mleko i jagnięta. Dostrzeżono, że przy téj karmie znaczna ilość jagniąt zdychała na gwałtowne zapalenie płuc, a po otwarciu ciała okazywało się przekrwienie płuc i niezwykła gęstość krwi. Za to skopom przeznaczonym na utuczenie kiełki słodowe bardzo dobrze służą. Młodzizna przy używaniu téj karmy hoduje się i rozwija dobrze, w Hohenheimie dają barankom dziennie 2 funty siana, 1/2 funta buraków i 1/2 funta kiełków słodowych.

Z powyżéj przytoczonych przykładów widzimy, że gospodarstwo w kiełkach słodowych (niestety dziś jeszcze za mało upowszechnionych) ma wyborny rodzaj karmy, która nie tylko da się zamienić w mięso i mleko z wielką korzyścią, ale dawana zwierzętom roboczym utrzymuje je doskonale; że nakoniec do hodowania cieląt nadaje się osobliwie, zwłaszcza też w peryodzie pomiędzy 7 a 17 tygodniem życia nadzwyczaj ważnym.

Nabywszy więc przychylnego zdania o karmie téj pod względem jéj wartości fizyologicznéj, wypada teraz zastanowić się nad stroną ekonomiczną, a mianowicie, jak drogo płacić można za centnar kiełków słodowych, w razie gdy się je kupuje z obcego browaru, lub też otrzymuje z własnego.

Według przytoczonych powyżéj zdań:

1. Według Struckmana, karmiąc świnie kiełkami słodowemi, funt ich wyrównywa wartości funta bobu.

2. Lehman twierdzi, że funt kiełków słodowych przy karmieniu cieląt obstaje za 5 funtów (2 1/2 kwarty) mleka.

3. Zdaniem Zöppritza wartość pożywna kiełków dla koni jest ta sama co owsa, a płacone po złr. 2 kr. 20 centnar wypadają taniéj od makuchów.

4. Grouven uważa je za wyrównywające delikatnemu sianu i stosownie do tego ocenia ich wartość. Jeżeli więc centnar siana płaci się 1 złr., to podług Grouvena wartość kiełków wynosi 1 złr. 7 cent.. Gdy siano kosztuje 1·50—2 złr., można za centnar ich płacić po złr. 2 kr. 20 do złr. 2 kr. 90.

5. Weidenhamer utrzymuje, że jeżeli siano kosztuje złr. 1 kr. 50, za centnar kiełków można dać 2 złr.

16 kr.. Gdyż zawierają one w centnarze części pożywnych bezazotowych 54 funtów po $1\frac{1}{4}$ kr. = 67; części proteinowych $24\frac{1}{2}$ funta po 5 kr. = $122\frac{1}{2}$; oraz $3\frac{1}{2}$ funta części tłustych po $7\frac{1}{2}$ kr. = $26\frac{1}{2}$ kr., co razem uczyni złr. 2 kr. 16.

Chcąc więc dla jakiéj miejscowości obliczyć wartość kiełków słodowych, można to uczynić na podstawie powyższych danych, zastosowawszy je do cen miejscowych.

Ponieważ Zöppritz przekonał się, że w karmieniu krów dojnych, kiełki słodowe wyręczyć mogą mąkę z makuchów, a Lehman dodaje jeszcze, że mleko od krów żywionych kiełkami ma lepsze własności, w razie gdy go chcemy użyć do wyrobu masła, ztąd więc pokazuje się. że w miejscach, gdzie je nabyć można, nadadzą się wybornie do karmienia krów. Gdzie siano płaci się po złr. $1\frac{1}{2}$ do 2 za centnar, tam za makuchy (oceniając je na równi z kiełkami słodowemi) nie wypada płacić drożéj jak 1.50, 2·20 lub 2·90 złr.. Tymczasem zwykle w Niemczech płacą się makuchy od złr. 3·80 do 4 za centnar; kiełki więc słodowe nierównie taniéj wypadają. Gdybyśmy zresztą ze względu na wychowywanie cieląt chcieli obliczyć wartość kiełków słodowych, to oceniając podług Lehmana 1 funt na $2\frac{1}{2}$ kwarty mleka, a licząc kwartę po najniższéj cenie praktykującéj się u nas 4 kr., wypadłoby $2\frac{1}{2} \times 4 = 10$ kr. za 1 funt kiełków, czyli 10 złr. za centnar! Przy dotychczasowéj więc cenie kiełków słodowych u nas*), wypadłoby hodowanie cieląt o wiele taniéj niż mlekiem.

Z wszystkiego co się powiedziało wyżéj okazuje się, że należałoby gospodarzom naszym zwrócić większą uwagę na kiełki słodowe, które mogą zastąpić kosztowniejszą karmę i koszty produkcyi zwierzęcéj znacznie pomniejszyć. Przy zakupnie uważać tylko należy, aby nie były zanieczyszczone sadzami, piaskiem itp., co zwykle wydarza się w browarach mniejszych. Weidenhamer radzi gospodarzom, aby mieli zawsze pewny zapas worków w browarze, w którym zakupują kiełki słodowe, iżby je można bezpośrednio po odłączeniu od słodu do worków pakować, a tym sposobem nie będą narażone na zanieczyszczenie.

Stöckhard radzi, ażeby kiełki słodowe zagotowywać przez 10 minut w wodzie, do któréj domięszano $2\frac{1}{2}\%$ kwasu solnego, gdyż tym sposobem najważniejsze części pożywne, zawierające azot staną się strawniejszemi, a fosforany przejdą w stan rozpuszczalny; następnie, po opłókaniu, należy je gotować powtórnie w wodzie zawierającéj $1\frac{1}{2}$ funta sody; operacya ta, zdaniem rzeczonego chemika, zwiększy o drugie tyle pożywność kiełków. Czy takie przyrządzanie kiełków słodowych, wymagające kosztów i zachodów opłaci się i koniecznie jest potrzebném? tego jeszcze nie stwierdziły doświadczenia. Zdaje się, że zagotowanie w wodzie osolonéj lekko, aż nadto będzie dostateczném, ażeby wartość téj karmy zupełnie zużytkować.

*) W zakładach tenczyńskich. jak nam mówiono, można nabywać kiełków słodowych po złr. 1 za centnar.

Rozmaite wiadomości.

Walne zgromadzenie członków Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie zbierze się w d. 5 czerwca 1871 r. o godzinie 10 przed południem w gmachu Towarzystwa Naukowego Krakowskiego. Przedmiot obrad stanowić będzie:

A. W dziale ubezpieczeń od ognia.

1. Sprawozdanie Dyrekcyi z czynności jéj w dziesiątym roku istnienia Towarzystwa, to jest za czas od dnia 1 maja 1870 do 30 kwietnia 1871 r..

2. Orzeczenie co do udzielenia Dyrekcyi absolutoryum ze złożonych rachunków za rok powyżéj wymieniony.

3. Wybór członków Rady Nadzorczéj do kadencyi czwartéj, według ustępu trzeciego §. 89 statutu, w miejsce występujących w roku bieżącym.

4. Wnioski co do zmian statutu.

B. W dziale ubezpieczeń od gradu:

stosownie do §. 5 warunków ubezpieczeń od szkód gradowych, nastąpi po zamknięciu obrad w sprawach działu ogniowego:

5. Sprawozdanie Dyrekcyi z czynności dokonanych w siódmym roku.

6. Orzeczenie co do udzielenia Dyrekcyi absolutorym ze złożonych za rok ten rachunków.

C. W dziale ubezpieczeń na życie.

7. Sprawozdanie Dyrekcyi o stanie czynności w dziale tym dokonanych.

Ubezpieczenie od gradobicia w r. 1870. Dyrekcya Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie rozesłała swym agentom wykaz cen najwyższych, po jakich w pojedynczych powiatach, ziemiopłody od gradu zabezpieczać można i podług których bez względu na ceny targowe wynagrodzenia będą wymierzane.

Walne Zgromadzenie akcyonaryuszów Banku Krajowego Galicyjskiego odbyło się we Lwowie w dniu 1 maja r. b. Dyrekcya przedstawiła zgromadzeniu sprawozdanie z czynności banku od chwili rozpoczęcia tychże w dniu 1 lipca 1869 aż po koniec grudnia 1870 r. Dwa przesilenia finansowe które w ciągu téj epoki nawiedziły Austryę, oraz zabiegi akcyonaryuszów z Wiednia, pragnących dla własnego interesu doprowadzić zakład do likwidacyi — przeszkodziły rozwojowi banku i osiągnięciu większych korzyści. Dla zapobieżenia tym zabiegom trzeba było kredyt powiększyć, co naturalnie wpłynęło na zmniejszenie obrotu. Pomimo tak niekorzystnych wypadków zarząd osiągnąć zdołał zyski w sumie złr. 105.666, z których największe bo złr. 65.650 w oddziale towarowym, a nadto jest jeszcze złr. 5.000 zysków wątpliwych i 8.000 złr. z odsetek. Dział towarowy najlepiéj prowadzony wyrobił sobie znaczną klientelę, mianowicie też przez ułatwienie handlu i wywozu płodów surowych. Ponieważ zakres ten ma być powiększony, przeto bank wystawił przy dworcu kolei Karola Ludwika skład towarów, na które będą dawane zaliczki. Tak stosunkowo małe koszta budowy rzeczonego składu, jako też i niskie koszta założenia banku, bo tylko złr. 6.663 wynoszące, wykazują oszczędne i gospodarne obchodzenie się z groszem akcyonaryuszów. Z powyżéj otrzymanego zysku czystego wypłacono kupon styczniowy i lipcowy za rok 1871 w sumie złr. 60.000 oraz ma być wypłaconym kupon styczniowy z r. 1871 w sumie złr. 30.000 — pozostałą sumę złr. 15.666 proponuje Dyrekcya użyć za utworzenie funduszu rezerwowego, na co też walne zgromadzenie przystaje, zrzekając się dywidendy statutami przyobiecanéj, przenosząc ustalenie banku nad jednorazową korzyść. Następnie Dyrekcya przedstawiła akcyonaryuszom potrzebę utworzenia oddziału hipotecznego przy banku. W rozprawach nad tym przedmiotem starano się zwrócić uwagę na udzielanie pożyczek hipotecznych włościanom: większe bowiem własności otrzymują pożyczki z Tow. kred. ziemskiego, banku hipotecznego i innych zakładów. Bank zaś włościański dotąd tylko udziela pożyczek drobnéj własności

wiejskiej; te zaś własności obejmują 4 mil morg. ornych pól i 1 ½ mil. morgów łąk. Przez udzielanie pożyczek na grunta włościańskie, zapobiegałoby się dozwolonemu dziś, a szkodliwemu parcellowaniu drobnéj własności, które z czasem doprowadzić może do ostatniego zubożenia włościan. Po ukończeniu rozpraw wyjaśniających tę sprawę, Zgromadzenie walne uchwaliło przyjąć projekt statutu dla oddziału hipotecznego, zaprojektowany przez radę zawiadowczą i polecił téjże ażeby, postarawszy się o zatwierdzenie u rządu, jak tylko takowe nastąpi wprowadziła w życie czynności oddziału hipotecznego. W końcu Zgromadzenie walne uchwaliło podziękować radzie zawiadowczéj za usiłowania dotąd okazane i za wzorowe i zadawalniające prowadzenie interesów.

Sprawozdanie Dyrekcyi kolei Karola Ludwika wykazuje iż na przestrzeni 70 mil eksploatowanych, kursowało w 1870 roku 11.534 pociągów, o 4.103 pociągów więcéj jak w r. 1869. Przewieziono osób 593.758 i 9,707.017 cetn. towarów, a zatém więcéj niż w r. 1869 o 158.326 osób i 1,755.189 cetn. towarów. Dochód ogólny przyniósł złr. 7,152.682. Koszta utrzymania drogi, urzędników i służby wynosiły złr. 3,406.599, przewyżki dochodów nad wydatki było złr. 3,746.083, więcéj niż w roku z. o złr. 515.125. Pierwszą klasą przewieziono osób 6.126 za sumę złr. 54.251, drugą klasą osób 72.835 za sumę złr. 372.492; trzecią klasą osób 463.394 za sumę złr. 793.777. Oprócz tego przewieziono żołnierzy 51.402 za sumę złr. 128.276. Ruch osobowy dzienny był większy w przecięciu o 434 ludzi i 593 złr. Zniżenie taryfy za jazdę trzecią klasą przyczyniło się do powiększenia przejazdu osób, nie mniéj powiększył się ruch towarowy w skutku, acz bardzo małego obniżenia taryfy przewozowéj. Przewożono dziennie w przecięciu, (oprócz przewiezionych 1,143.526 cetnarów w ciągu roku na użytek saméjże kolei) 26,387 cetn. za przeciętną sumę 15.352 złr., przewożono dziennie o 4.777 cent. i brano o 2.682 złr. więcéj niż w r. 1869. Zwiększenie ruchu towarowego odnosiło się głównie do zboża, produktów ziemnych, drzewa budowlanego i rękodzielniczego, produktów mineralnych, bydła i metalów. Zboża przewieziono w ciągu r. 1870 2,268.852 cetn. więcéj o 968.000 niż w r. z. Soli 1,085.607 cetn., drzewa budowlanego i warsztatowego 470.371 cetn., koksu 412.510 cetn., żelaza 114.715 cetn., z tych 73.792 cetn. przewieziono z innych linij kolei; towarów żelaznych 264.213 cetn., z tych 233.700 sprowadzono do Galicyi; bydła przewieziono 891.093 cent., nierogacizny 624.574 cetnary, więcéj niż w roku 1869 o 287.000 cetnarów. Dochód z przewozu towarów stanowi prawie 80%, od osób 20% ogólnego przychodu. Oprocentowanie i amortyzacya, po potrąceniu wpłyniętego procentu wynoszą 3,355.672 złr. z których 1,223.723 przypadło na opłatę procentów od kapitału użytego na budowę nowych linij. Z dochodów więc eksploatacyi drogi wzięto złr. 2,031.982 na dopełnienie sumy procentów. Pozostało po odłożeniu oznaczonéj statutem kwoty na amortyzacyę i potrąceniu 10% tantiemy dla Dyrekcyi i Rady zawiadowczéj, jako czysty zysk z r. 1870 złr. 982.747 do czego dołączywszy pozostałe z zysków r. 1869 złr. 250.000, walne Zgromadzenie będzie miało do rozporządzenia sumę złr. 1,232.747. Rada zawiadowcza jak słychać, ma zaproponować po 6 złr. superdywidendy na każdą akcyę.

Walne zebranie spółki borysławskiéj wydobywania nafty uchwaliło nie wypłacać w tym roku kuponu, z powodu że spółka znaczne poniosła straty w skutek bankructwa bar. Pouthona, a zarząd źle eksploatacyę prowadził. Wartość nieruchomości posiadanych przez spółkę pokrywa w połowie tylko kapitał akcyjny, likwidacya jednak da się uniknąć, jeżeli znowu wszystkie zakłady w ruch wprowadzone zostaną, a z kopalni wosku ziemnego w Borysławiu usunie się zalewającą ją wodę. Ustawiono już nawet w tym celu trzy pompy parowe, a w Szodnicy wykopano trzy nowe studnie dające naftę. W ogóle wydobyto od listopada roku zeszłego 764 centnarów wosku ziemnego i 2.515 centnarów nafty w ryczałtowéj wartości 26.517 złr. w. a..

Walne zebranie akcyonaryuszów kolei czerniowieckiéj w celu wysłuchania sprawozdania Dyrekcyi za rok ubiegły, odbyło się w dniu 28 kwietnia b. r. w Wiedniu. Według sprawozdania rzeczonego Dyrekcya wykazuje czystego dochodu za rok 1870 złr. 3,696.944, a mianowicie:

a) z subwencyi rządowéj za linię Lwów-Czerniowce	1,278.922 złr.
b) z takiéjże subwencyi za linię Czerniowce-Suczawa	668.227 „
c) z subwencyi rumuńskiéj	373.469 „
d) z funduszu rezerwowego (ponieważ subwencya rumuńska liczyć się będzie dopiero od września) wzięto na pokrycie procentow interkalarnych	1,123.474 „
Nakoniec:	
e) z rzeczywistego dochodu, który na całéj linii po zaspokojoniu wydatków wynosił	252.852 „
Razem jak wyżéj	3,696.944 złr.

Dochód brutto na linii Lwów-Czerniowce-Suszawa (46·8 mil) wynosił złr. 2,342.198. Koszta administracyi i ruchu złr. 1,916.393. Pozostało więc czystego dochodu w części kolei leżącéj w Galicyi złr. 435.805.

Dochód na linii rumuńskiéj (23·6 mil) wynosił od 13 września do końca grudnia 335.062 franki; wydatki 594.615 fr., a więc niedobór wynosił 259.553 franków.

Z powodu, iż rząd rumuński nie płaci procentów od obligów pierwszeństwa, jeden z akcyonaryuszów wyraził obawę, żeby właściciele tychże nie zabrali sumy gwarantowanéj przez rząd austryacki, na co generalny dyrektor Offenheim sucho odpowiedział, że na skutek uchwały wydanéj w r. 1868 przez walne zebranie, właściciele obligów pierwszeństwa bądź co bądź otrzymać muszą procenty.

Walne zgromadzenie delegatów Towarzystwa kredytowego ziemskiego, odbyte w lutym b. r. postanowiło, że od dnia 1 lipca b. r., aż do dalszéj uchwały, żaden dodatek na zarząd nie będzie pobieranym od członków tegoż towarzystwa.

Związek spółek zarobkowych w Poznaniu przyszedł do skutku, siedmnaście ich połączyło się z sobą na zebraniu delegatów w dniu 30 kwietnia odbytém.

Roztrząsano na zebraniu tem: *a)* Na jakie terytoryum geograficzne ma się związek spółek rozciągać; *b)* czy mają do niego należeć tylko spółki pożyczkowe czy też i zarobkowe; *c)* jak wysokiém ma być uposażenie związku; *d)* jakie mają być czynności patronatu i jego stosunek do związku. Po długich rozprawach postanowiono, że związek stanowić będą wszystkie spółki polskie w państwie pruskiem; że i pożyczkowe i zarobkowe spółki mają do związku należeć; że uposażenie związku wynosić będzie 5% od zysku każdéj spółki, lecz skala ta obowiązuje tylko na lat trzy; następnie że komitet będzie stanowić sześciu członków; nakoniec zgodnie z projektem, uchwalono czynności przyszłego komitetu. Członkami wybrani zostali pp. Łyskowski, Motty, Rakowicz, Au, Zielewicz i Szymański; następnie komitet wybrał przewodniczącym p. Łyskowskiego, sekretarzem Dr. Aua. Na zebraniu tem znajdowali się zaproszeni delegaci spółek pożyczkowych ze Szląska, Kaszub i Krakowa.

Wystawa międzynarodowa w Londynie otwartą została w d. 1 maja.

Sejmik handlowy niemiecki zbierze się tego roku w październiku dla naradzania się nad kwestyą bankową,

oraz oddzieleniem transportów od spedycyi na kolejach żelaznych.

Dr. Stroussberg, oraz jego wspólnicy jako to książe na Ujeście i Raciborzu, hr. Lehndorf, p. Ambron, oraz bankier berliński Jaques, zostaną przez Rosettego, komisarza rządowego rumuńskich kolei, zaskarzeni nie na drodze cywilnéj lecz kryminalnie, jeżeli depozyty wynoszące przeszło 50 mil. nie odszukają się. W celu rozstrzygnięcia sporu, kto ma zapłacić kupony, czy rząd rumuński czy Stroussberg, zwołano w Bukareszcie 12 kwietnia posiedzenie sądu polubownego, które nie przyszło do skutku z powodu że pełnomocnik Stroussberga nie pojawił się i musiano posiedzenie odroczyć na dzień 15 maja. Tymczasowo b. królowi kolejowemu rząd rumuński wytoczył w Berlinie proces o zwrot strat w ilości $5\frac{1}{2}$ mil. tal. Na koszta tego procesu wyasygnowano adwokatowi tymczasowo 20.000 talarów. Na podanie licznych właścicieli rumuńskich obligacyj, wystosowane do Bismarka, odpowiedział tenże, iż ponieważ pretensye ich są natury cywilno-prawnéj i jako takie tylko drogą procesu zaspokojone być mogą, przeto mięszać się do téj sprawy nie może; poprzestał więc na wyrażeniu przez konsula jeneralnego w Bukareszcie nadziei, iż rząd rumuński jako poręczający, zobowiązań swoich względem akcyonaryuszów dopełni; że do podobnegoż oświadczenia upoważniony został przez swój rząd reprezentant monarchii austryackiéj, że nakoniec delegowanych wysłanych przez pokrzywdzonych, do Bukaresztu i Konstantynopola, poleci opiece i względom posła niemieckiego w Konstantynopolu i konsula generalnego w Bukareszcie.

Towarzystwo pielęgnowania dzieci zawiązało się w Frankfurcie nad Menem; obrało ono sobie za cel, wyszukiwanie porządnych i doświadczonych kobiet, których staraniu możnaby powierzać dzieci wyrobnic, zmuszonych pracować za domem. Panie stowarzyszone będą pilnować, aby w należytym czasie dzieci szczepiono, a lekarz towarzystwa czuwać nad ich zdrowiem. Ubogie dziatki otrzymają odzież i pościel — dozorczynie zaś ich za staranne pielęgnowanie nagrody.

Machiny rolnicze. Kiedy towarzystwo rolnicze otworzyło w roku 1839 pierwszą wystawę machin rolniczych w Oxfordzie, wyglądała ona bardzo skromnie: małą przestrzeń ziemi zajmowała nie wielka liczba narzędzi rolniczych i kilkadziesiąt najzwyczajniejszych machin, jako to kilkanaście sieczkarni, gniotowników, młynków i t. d. — a wszystkie te narzędzia i machiny przywieziono na osiach. Odtąd ponawiały się corocznie wystawy, rozrastały się coraz bardziéj, a dziś już nietylko rolnictwo, ale cała Anglia zajmuje się niemi. Przyszło do tego że w r. 1870 a więc w 31 lat od pierwszéj wystawy, na wystawie oxfordzkiéj znajdowało się 7850 okazów machin i sprzętów rolniczych, pomieszczonych w 406 poddziałach, a pomiędzy okazami znajdowało się 37 machin parowych nieruchomych, 112 lokomobil przeznaczonych do poruszania rozmaitych przyrządów gospodarskich, 26 lokomobil pociągowych, 10 lokomotyw drogowych i 11 przyrządów zupełnych do orki parowéj. W ogóle samych machin parowych było 205, o sile od 2 do 30 koni.

Zużycie żelaza przy budowie domów jest bardzo znacznem w Stanach Zjednoczonych i tak np. przy wybudowaniu pałacu Schillgam w Nowym Jorku spotrzebowano 20.000 cetnarów tego metalu.

Machiny. Do czego już niebywają zastosowane w Ameryce, kiedy siodlarz jakiś w Nowym Jorku wynalazł machinę do siodłania koni.

Machiny parowe od 20 lat zdrożały w Anglii o 20 do 30%, ale za to na utrzymanie przez godzinę ruchu siły jednego konia zamiast 7 funtów węgla jak w ówczas, dziś tylko $2\frac{1}{4}$ potrzeba. W porównaniu z rokiem 1861 dzisiaj jeden funt spalonego węgla wytwarza dwa razy tyle siły. Przed 10 laty machina do statku parowego kosztowała w północnéj Anglii 3500 funt. szt. i z używała na godzinę $4\frac{1}{2}$ funt. węgli na wytworzenie siły jednego konia; w r. 1871 kosztuje wprawdzie 4500 funt. szt., ale potrzebuje tylko $2\frac{1}{4}$ funt. węgla na wytworzenie téjże saméj siły w godzinie.

Nowe zapasy nawozów. Na miejsce wyczerpanego już prawie guana chilijskiego, odkryto nowe pokłady w Mejllones, na granicach Boliwii i Chili, a pierwsze jego próbki przybyły już do Europy. Według badań chemicznych dra Freseniusa, guano mejloneskie stanowi pyłek drobniuchny brunatny, bezwonny, pomięszany z bryłkami różnéj wielkości i kawałkami granitu. W stu funtach znalazł Fresenius: pyłku 61·38, bryłek 37·30, odłamków granitu 1·32. Guano rzeczone zawiera kwasu fosforowego 35·5%, a ma tę zaletę, iż nie posiada wcale żelaza i że bryłki bardzo łatwo się rozkruszają, co ułatwia jego użycie. Fabryki sztucznych nawozów mogą go używać bardzo korzystnie do wyrabiania nadfosforanów. Główny skład istnieje w Antwerpii, w domu handlowym Müller, Peltzer i spółka.

Najszybszy telegram. We czwartek 28 lutego o godzinie 9 wieczór, otrzymał jeden dom handlowy londyński depeszę z Indyj przez Teheran, która została wyekspedyowaną tegoż dnia w nocy o godzinie 12 m. 43. A zatém przyszła o kilka godzin przed wysłaniem. Wyjaśnienie téj zagadki na tém zależy, że różnica czasu między Indyami a Londynem wynosi 5 godzin 53 minut, a w istocie czas potrzebny do przesłania depeszy wynosił tylko 50 minut.

Doniesienia rolnicze, przemysłowe i handlowe.

Kraków 6 maja.

Z końcem poprzedniego tygodnia nastąpiona na targach pruskich zniżka cen zboża w ogóle koło 2 sgr. na szeflu, utrzymała się daléj w tym tygodniu, a nawet słaba tendencya bardziéj się jeszcze uwydatniła. Obroty są małe, a mianowicie terminowe interesa zawierają się tylko po niższych jeszcze cenach. Jedynie owies cieszy się lepszém poszukiwaniem i doznał podwyżki. W Anglii zaś pszenica znowu spadła o 2 szylingi, a inne zboża mniéj więcéj o 1 szyling na kwarterze.

U nas w bieżącym tygodniu, mianowicie wczoraj, dowozy na targ kleparski były znaczniejsze, i targ usposobieniu handlowemu zagranicy uledz musiał. Na piękne ziarna odbyt wprawdzie dość jeszcze jest łatwy, choć po zredukowanych cenach, ale gorsze gatunki nie znajdują prawie kupca.

Wczoraj płacono na Kleparzu pszenicę białą złr. 11—11·80; żyto złr. 6·80—7·15; jęczmień złr. 5·50—5·75; owies złr. 4—4·35.

Wrocław 4 maja.

Pszenica za 200 f. cł. $6\frac{1}{3}$—$7\frac{1}{15}$—$7\frac{11}{30}$ tal.. *Żyto* za 200 f. cł. $4\frac{8}{15}$—$4\frac{5}{6}$—5 tal.. *Jęczmień* za 200 f. cł. $4\frac{1}{4}$—$4\frac{2}{3}$—$4\frac{13}{15}$ tal.. *Owies* za 200 f. cł. $4\frac{1}{5}$—$5\frac{1}{12}$ tal.. *Kukurudza* za centn. — — — — tal. *Koniczyna* czerwona za 100 fun. cł.— — — — — tal., biała za 100 fun. cł. — — — — — tal. *Rzepik* za 150 f. cł. wrześ. paźdź. — tal. *Lnica* za 150 fun. cł. — — sgr. *Groch* za 200 fnt. $4\frac{3}{10}$—$5\frac{1}{30}$—$5\frac{1}{3}$ tal.. *Groch pastewny* za 90 fnt. — sgr. *Oléj rzepakowy* za centn. —— tal.. *Okowita* za 100 kwart prusk. Tral. 100% $15\frac{4}{10}$ tal..

Szczecin 4 maja.

Pszenica za 2000 funt. 54—60— —67—73—78 tal. *Żyto* za 2000 fn. —48—51— tal. *Jęczmień* za 2000 funt. —46—50— tal.. *Owies* za 2000 funt. — — 46—$49\frac{1}{2}$— tal.. *Groch* za 2000 funt. — — tal.. *Olej rzepakowy* za 200 f. cł. — — tal. *Spirytus* za 100 kwart à 100% $16\frac{3}{4}$ tal..

Kursa papierów i pieniędzy od dnia 29 Kwietnia do 5 Maja 1871 r.

Wartość nominalna	Wypłata dotychczasowa	Kupony płatne w	z potrąceniem na podatek	Stopa procentowa		29 Kwietnia	1 Maja	2	3	4	5	od	Procent ubiegły do d. 5
					Wiedeń.								
					Pożyczki Państwa.								
—	—	Maj Listop.	16%	5%	Renta papierowa za 100 . .	59.15	59.30	59.30	59.20	59.20	59.10	w. a. 5000	2.92
—	—	Stycz. Lipiec	16%	5	„ srebrna „ „ . .	68.90	68.90	68.90	68.80	68.75	68.70	„ 5000	72.92
w . a. 500	—	Maj Listop.	20%	5	Losy z r. 1860 „ „ . .	97.80	97.70	97.25	97.50	97.50	96.80	„ 5000	2.78
„ 100	—	„ „	20%	5	„ z r. 1860 „ „ . .	109.25	109.—	109.—	108.50	108.50	108.50	„ 5000	„
„ 100	—	—	—	—	„ z r. 1864 „ „ . .	126.25	126.—	125.25	126.25	126.25	125.60	—	—
					Pożyczki publiczne.								
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	75.—	74.75	74.75	74.75	74.90	74.75	w. a. 5000	3.28
w.a. 120 sr.	—	Stycz. Lipiec	—	5	„ Poż. kol. węgiersk. „	107.25	107.30	107.30	107.30	107.30	107.30	„ 3000	52.08
					Listy zastawne.								
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Galic. zakł. kred. ziems. za 100	72.50	72.50	72.50	72.50	72.50	72.50	w. a. 5000	70.—
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	83.—	83.—	83.—	83.—	83.—	83.—	„ 5000	87.50
—	—	Stycz. Lipiec	—	6	„ „ „ włość. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	„ 5000	104.17
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ Banku hipoteczn. „ „	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	88.—	„ 5000	54.17
					Akcye Banków.								
w.a. 200 sr.	100	Styczeń	—	5%	Anglo - austryack. za sztukę	261.—	263.50	255.25	252.—	240.—	236.50	25 sztuk	43.40
„ 200 „	80	—	—	5	„ węgiersk. „ „	86.—	87.—	86.75	86.75	86.75	86.—	25	34.72
„ 200 —	80	Stycz. Lipiec	—	5	Centralnego „ „	56.—	—.	—.—	—.	—.—	55.50	25 „	134.72
„ 200 —	200	Styczeń	—	6	Dla obrotu ogólnego „	164.25	164.50	164.50	164.50	164.50	164.50	25 „	86.81
„ 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5	Franko-austryack. „	111.75	111.50	111.50	111.75	111.25	111.—	25 „	34.72
„ 200 —	80	„ „	—	5	Galic. dla handl. i przem. „	—	—	—.	—	—.	—	25 „	„
„ 200 —	100	—	—	—	„ krajowego „	—	—	—.	—	—	—	—	—
„ 200 —	100	Stycz. Lipiec	—	5	„ hipoteczn. „	117.—	118.—	118.—	118.—	118.—	118.50	25 „	43.40
„ 200 —	120	Styczeń	—	5	Handlowego „	93.—	—.—	91.50	91.50	91.50	91.—	25 „	52.08
„ 600 —	600	Stycz. Lipiec	—	5	Narodowego „	749.—	748.—	748.—	746.—	748.—	745.—	5 „	„
„ 160 —	160	Styczeń	—	5	Zakł. kred. dla handl. i przem.	280.—	282.80	281.10	281.70	281.70	280.—	25 „	69.44
„ 200 —	80	„ „	—	5	„ „ węgiersk. ogóln.	103.50	108.50	107.50	108.50	109.—	107.75	25 „	34.72
„ 200 —	80	„ „	—	5	Związkowego austryackiego	105.50	106.—	106.25	106.—	105.—	105.—	25 „	„
					Akcye kolei.								
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5%	Kolei Ces. Elżbiety za sztukę	224.—	224.50	223.50	223.40	223.50	223.—	25 sztuk	91.15
„ „ 1000	1000	„ „	—	5	„ „ Ferdyn. półn. „	2250—	2252—	2245—	2245—	2242—	2245—	5 „	„
w.a. 200 sr.	200	„ „	—	5	„ „ Franc. Józefa „	203.75	203.50	203.25	201.50	201.25	201.—	25 „	86.81
M. K. 200	200	„ „	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „	266.50	266.—	264.50	264.—	264.25	263.50	25 „	91.15
w.a. 200 sr.	100	„ „	—	6	„ Koszycko-Bogumin. „	97.75	97.—	97.50	97.25	97.25	96.—	25 „	52.08
„ 200 „	200	Maj Listop.	—	7	„ Lwow. Czerniow. Jassy	177.75	177.75	177.25	176.—	175.25	175.25	25 „	3.47
„ 200 „	200	„ „	—	5	„ Południow. (Lombardy)	178.89	177.30	178.10	178.80	178.30	178.40	25 „	128.47
M. K. 200	200	Stycz. Lipiec	—	5	„ Rządowéj za sztukę .	424.50	423.—	422.50	422.50	422.50	422.—	10 „	34.72
					Obligacye Pierwszeństwa.								
w.a. 300 sr.	300	Kwiec. Paźd.	10%	5%	Kolei Ces. Elżb. z 1862 za szt.	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	92.75	w. a. 5000	21.88
„ 200 —	200	„ „	—	5	„ Franc. Józefa „ „	97.—	97.—	96.90	96.90	96.90	96.90	„ 5000	24.31
„ 300 —	300	Stycz. Lipiec	—	5	„ Galic. Kar. Ludw. „ „	104.75	104.75	104.75	105.—	105.—	105.—	„ 5000	86.81
„ 200 —	200	Styczeń	—	5	„ Koszycko-Bogum. „ „	90.—	90.—	90.—	90.—	90.10	90.10	„ 5000	86.81
„ 300 sr.	300	Maj Listop.	10%	5	„ Lw. Cz. Jas. I. Em. 1865	79.50	79.—	79.—	79.—	79.—	79.—	„ 5000	3.13
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ II. „ 1867	91.—	91.—	90.50	90.50	90.50	90.50	„ 5000	3.47
„ 300 „	300	„ „	—	5	„ „ „ „ III. „ 1868	83.75	83.25	83.50	83.50	83.25	83.25	„ 5000	„
Frs. 500	500	Marz. Wrześ.	—	3	„ Rządowéj za sztukę .	139.25	139.25	139.25	139.25	139.25	139.25	„ 5000	27.08
„ 500	500	„ „	—	3	„ „ Em. 1867. .	135.—	135.—	135.—	135.—	135.—	135.—	„ 5000	„
					Kraków.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	74.25	74.—	74.—	74.—	74.25	74.25	z wart.	kup.
„ 100	—	Stycz. Lipiec	—	4	Listy zastaw. polsk. „	89.—	88.75	88.90	88.75	88.50	88.50	„	„
w.a 200 sr.	80	„ „	—	5	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	69.50	70.—	70.—	69.50	69.50	69.50	25 sztuk	34.72
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	117.50	117.50	117.75	118.—	117.50	117.50	25 „	43.40
—	—	—	—	—	Ruble rosyjskie za 100	162.—	162.—	161.75	161.50	161.50	161.75	—	—
—	—	—	—	—	Talary pruskie „ „	184.25	184.—	183.75	183.75	183.75	183.75	—	—
—	—	—	—	—	Srebro austryackie „ „	122.25	122.25	122.—	122.—	122.—	122.—	—	—
—	—	—	—	—	Dukat ważny za sztukę	5.85	5.85	5.84	5.84	5.87	5.88	—	—
—	—	—	—	—	Napoleond'or „ „	9.90	9.90	9.88	9.88	9.88	9.89	—	—
—	—	—	—	—	Półimperyał ros. „ „	10.02	10.02	10.02	10.02	10.05	10.05	—	—
—	—	Maj Listop.	10%	5%	Oblig. Indemn. Galic. za 100	76.75	74.—	74.25	74.25	74.25	74.25	z wart.	kup.
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	Listy Gal. Bank. hipot. „ „	87.50	87.50	87.75	87.75	87.75	87.50	w. a. 5000	54.17
—	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy zastawn. Galic. za 100	82.75	82.75	82.75	82.75	82.75	82.75	„ 5000	70.—
—	—	„ „	—	5%	„ „ „ „ „	72.25	72.25	72.25	72.25	72.25	72.25	„ 5000	87.50
					Lwów.								
w.a. 200 sr.	80	Stycz. Lipiec	—	5%	Akcye Bank. Gal. d. h. i p. za sz.	69.—	69.—	68.75	68.50	68.50		25 sztuk	34.72
„ 200 „	100	„ „	—	5	„ „ „ hipot. „ „	118.—	118.50	118.50	118.50	118.50		25 „	43.40
—	—	Czerw. Grud.	—	4	Listy zast. Tow. kredyt. za 100	72.50	72.75	72.75	72.25	72.75		w. a. 5000	70.—
—	—	„ „	—	5	„ „ „ „ „ „	82.90	83.—	83.—	83.—	85.—		„ 5000	87.50
—	—	Marz. Wrześ.	—	6	„ „ Bank. hipot. „ „	87.80	87.80	87.80	87.80	87.80		„ 5000	54.17
					Warszawa.								
Rs. 100	—	Czerw. Grud.	—	4%	Listy likwidacyjne za 100	73.12	73.—	72.99	73.15	73.13		Rs. 100	172 2/9
„ 100	—	„ „	—	4	„ zast. 100 rs. I. ser. „ „	88.85	88.82	89.06	88.88	89.04		„ 100	149 1/3
„ 100	—	„ „	—	4	„ „ „ II. „ „ „	88.10	87.82	89.06	87.88	88.21		„ 100	„
„ 100	—	„ „	—	5	„ „ nowe z 1869 „ „	88.—	87.83	88.—	87.90	87.90		„ 100	186—

Sobota godz. 12 min 45 po południu. Telegrafowane kursa Wiedeńskie.

Akcye kredytowe 278.60 Lombardy 178 70, Losy z r. 1860 96 75 Losy z roku 1864, 125.75 Akcye Franko-austr. 110.50 Napoleony 99.35 Akc. kol. Kar. Ludw. 263.50, Akc. kol. Lwow. Czern. — .— Akc. kol. półn. wschodniej — .— Akcye bank. — . Akc. bank. związkowego — . — Akc. bank. jen. —.— Renta w sreb. —.— Oblig. indemn. gal. —.— Akc bank. wied dla obrotu ogólnego — . Akc. anglo-banku 241.50 Akc. kol. rządowéj 420.50 Akc kol. siedmiogr. — . Akc. kol. Rudolfa — Akc. kol. Pardubie — .— Akc. kol. półn — . Tramway 218 — Akc. banku budowy —.— Akc. kol. wschod. —.— Akc. kol. alfeldzkiéj — .— Akc, banku anglo-węgier. —.—.

Wydawca, nakładca i redaktor odpowiedzialny Ignacy Sołdraczyński. W Druk. Uniw pod zarządem K. Mańkowskiego.